

Cykelby på vej – New York

New York er på vej til at kunne kalde sig en cykelby, selv om der er meget lang vej op til det danske niveau. Den danske cykelambassade har studeret den aktuelle udformning og vurderet hvilke elementer, der kan anvendes i en dansk kontekst.

Af civilingeniør Troels Andersen, Fredericia Kommune
troels.andersen@fredericia.dk

Mobilitetschef Marianne Weinreich, VEKSØ A/S
maw@vekso.com

Civilingeniør Malene Kofod Nielsen, COWI A/S
mkni@cowi.dk



Cycling Embassy
of Denmark

Der blev arrangeret en studietur som led i projektet med at skrive et opdateret "Idékatalog for cykeltrafik", som har fået støtte fra den nationale cykelpulje. Formålet var at belyse, hvordan New York har opnået fine resultater gennem en målrettet indsats. De har fokus på etablering af separeret infrastruktur for cyklister, som suppleres med målrettet information, kommunikation og events. Mange projekter er lavet som midlertidige ændringer, hvorved implementeringen er gået meget stærkt. Så hvordan etablerer man 80 km cykelsti på et år i en millionby som New York, og hvilke infrastrukturelle løsninger benytter de sig af?

Udgangspunktet

New York ønsker at skabe en 'World Class Cycling City'. I 1997 lavede New York en cykelhandlingsplan, som var meget ambitiøs, men hvor det politiske klima betød at implementeringen gik langsom til at starte med. New York har siden vedtaget et mål om, at cykeltrafikken skal tredobles fra 2007 til 2015.

Der er blevet åbnet op for, at de amerikanske byer kan ansøge om statsstøtte til cykeltrafik. Portland fik i forvejen penge igennem en benzinskat, men for andre byer var den nye støtte meget afgørende. New York får nu midler for 4. gang, og støttemidlerne stiger. I 2007 fik New York en national cykelpris på baggrund af en rapport fra 2006. Man erkendte, at trafikstigningen ikke

kunne håndteres uden fremme af cykeltrafikken. 200 miles cykelstinet blev vedtaget og implementeret på 3 år.

Trafikafdelingen i New York har studeret andre amerikanske og europæiske byer, men fandt London som den bedst egnede model for cykelinfrastrukturen i New York. De mange taxier, vareleveringer og fodgængere på kryds og tværs giver særlige udfordringer i New York. Cyklisterne har brug for et separat cykelrutenet på hele deres rute.

De seneste års voksende cykelstinet har betydet, at cykeltrafikken er steget markant, samtidig med at antallet af cyklistulykker er faldet. "Safety in numbers" effekten er således tydelig i New York. Nu begynder forældre at tage deres børn med ud på cykel, og flere kvinder begynder også at cykle.

Detailudformning

New York ønsker generelt ikke at reducere kapaciteten for biltrafikken, og næsten alle veje i New York er ensrettede. Derfor har de valgt ikke at anvende de amerikanske

anbefalinger fra designguiden AASHTO. Cykelbanen placeres ofte til venstre for de kørende biler for at undgå konflikten med åbne bildøre i førersiden. Ofte placeres der en midterhelle imellem bilerne og cykelbanen ved krydsene.

Udformning på strækninger

'Shared lanes' er veje med cykelsymboler, som markerer, at bilisterne skal tage hensyn til cyklisterne. Løsningen er reelt cykelgader efter det tyske princip om fahrradstrassen. Hensigten er, at bilisterne skal blive bag cyklisterne, hvilket markeres på cykelsymbolernes placering, men reelt trækker cyklisterne længere ud til siden og lader bilerne overhale. Fodgængernes ulykker er reduceret med 25%.

'Dedicated bicycle lanes' har reduceret ulykkerne med 34%, og bilernes hastighed er faldet. Princippet består af cykelbaner malet på vejen ofte med på ydersiden af parkerede biler, mens højresvingende biler placeres til højre for cykelbanen.



Figur 1. Et restareal under en vejbro skaber den fineste overdækkede cykelrute.

'On street bicycle paths' reducerer ulykkerne med 50%, og der sker 29% færre fodgængerulykker. Udformningsprincippet er et særskilt areal til cykler oftest på inder-siden af parkerede biler eller helt for sig selv, hvilket blandt andet ses langs havnefronten på Manhattan. Cykling på fortovet er med denne løsning faldet med 84%.

Enkelte strækninger har enkeltrettede cykelstier placeret på hver side af en gennemgående midterhelle. Uden for cykelbanerne er der en spærreflade, og ud mod bilerne er der en kantsten. Kantstenen er skrå, således at bilerne kan overskride den i tilfælde af, at andre biler foran laver dobbeltparkering.

I de tilfælde, hvor cykelstierne placeres til venstre for de kørende biler, skyldes det særlige forhold, f.eks. at cyklisterne primært skal til venstre længere fremme og dermed ikke skal svinge til højre.

Placering af cykelbaner sker således ikke konsekvent i den samme side af vejen, hvilket betyder, at der på nogle ruter sker flere skift mellem den ene og den anden side.

Maskiner til snerydning og fejning har brug for, at cykelstierne er 10 fod brede – det betyder desværre, at enkeltrettede cykelstier ofte anvendes dobbeltrettede.

Den danske model med kantsten er fra-valgt, dels fordi det er væsentlig dyrere, dels fordi de frygter, at fodgængerne i så fald vil gå ude på cykelstien.

Håndtering af bilparkering

Bilernes parkeringsspor laves ekstra brede, således at bildørene kan åbnes uden risiko for cyklisterne. Cykelbanerne laves grønne og ofte med en spærreflade – en såkaldt 3 fod bred 'buffer zone'. Bufferzonen er en afmærket spærreflade imellem bilerne og cyklisterne, som typisk afkortes 15 fod før krydset. Nogle steder placeres pullerter på spærrefluden.

Bilparkeringen beholdes ofte næsten uændret bortset fra den plads, der tages til fodgængerheller mv. Fremover vil parkometrene gradvist blive erstattet af p-automater. Det giver en større fleksibilitet i forhold til udformningen af cykelfaciliteterne og kantstensparkeringen.

Krydsudformning

I de første projekter blev de fremførte cykelstier adskilt fysisk fra bilerne op til krydsene med pullerter. Men det har vist sig ikke at være nødvendigt, så længe der blot er tilstrækkelig kapacitet i bilernes venstresvingspor. Nu etableres der primært en løsning, hvor cykelstien afkortes, og hvor højresvingende biler pålægges vigepligt for cyklisterne, når de kører ind i højresvingsbanen. Ofte trækkes bilisternes stopstreg tilbage



Figur 2. Cykelbanen er afkortet og kombineret med en højresvingsbane – bemærk bufferzonen imellem cykelbanen og de parkerede biler.

ved lyskrydsene, hvilket giver bedre plads til venstresvingende cyklister og krydsende fodgængere. Der anvendes også en cykelboks foran bilerne i en del kryds med mulighed og opfordring til bløde venstresving.

Pilotprojekter

Mange af projekterne laves som pilotprojekter, hvilket gør det nemmere at etablere mange projekter på kort tid samt mulighed for at justere efterfølgende – kun hvis der opstår store problemer med kapaciteten eller trafikikkerheden, vil et projekt kunne blive fjernet. Erfaringen er, at borgerne i et område klager meget over forandringer, men efter 3 måneder har de fleste vænnet sig til det. Ved at lave pilotprojekter har man samtidig undgået nogle tidsforlængende høringsprocedurer, ligesom det har været muligt at vælge billigere løsninger, der har været medvirkende til at få etableret et stort cykelstinet på kort tid. Det er tanken, at nogle af projekterne på længere sigt kan omformes, så de får karakter af mere permanente løsninger.

Cykelparkering

Der er opsat 11.000 cykelstativer i New York. Der blev afholdt en konkurrence om et nyt cykelstativ, som blev vundet af to danske designere – der er pt. opsat 250 af deres LOOP-stativ.

De har pt. opsat 19 cykelskure med glastag – de er baseret på et ombygget buslæskur, så overdækningen dækker ikke hele cyklens længde. Cykelkortet i buslæskuret

er populært og anvendes også af mange andre forbigående.

'Bikes in Buildings' programmet, der netop er vedtaget, giver ansatte ret til at parkere cyklen i bygningen, hvor de arbejder – der skal en god grund til at afvise den ansattes cykel. Det kan dog stadig være ret omstændeligt at få adgang til denne indendørs cykelparkering. Der er desuden krav om, at der skal være mindst 1 cykelparkingsplads for hver 10 bilparkeringspladser i parkeringsanlæg. Til gengæld må ejerne frit fastsætte prisen for parkeringen, og det betyder, at prisen for cykelparkering nogle gange sættes meget højt for at undgå cyklerne.

Trods disse initiativer er fakta dog, at pga. stor risiko for tyveri ses der ikke mange kvalitetscykler på gaderne, og cykler fastlåses med store tunge kæder.

Kampagner og information

Cykling ses stadig primært som en fritidsaktivitet, en sport og en aktivitet for børn. For mange indbyggere er cyklen kun noget, som de kender fra barndommen. Men cykling er generelt blevet mere trendy blandt de unge og bruges i højere omfang end tidligere i hverdagen.

Bike NYC markedsfører, at cykling er for alle typer mennesker, og at det er nemt og hurtigt. Der anvendes bl.a. plakater og billboards i metrostationerne.

Igennem årene er 'Bike Day' udvidet til 'Bike Week' og nu til en 'Bike Month'.

'Summer Streets' er 3 lørdage i august i

tidsrummet kl. 7 - 13. Her er der hver lørdag 250.000 deltagere. Der uddeles 2.000 gratis cykelhjelme og drikkevand til cyklisterne. Desuden arrangeres der cykelkurser med træning på cykel. Der e-mailles til 2,3 millioner borgere, som er på forskellige mailinglister.

Der arrangeres mange forskellige aktiviteter såsom f.eks.:

- Cykel tegnekurser
- Cykler kan blive velsignede i kirken
- Cykel filmfestival
- Cykelparader etc.

'I Bike Smart' handler om god og sikker adfærd i trafikken og at lære de urutinerede cyklister de helt basale færdselsregler for cyklister, og hvordan de nye cykelprojekter skal bruges korrekt.

Der er fokus på små detailvirksomheder, da mange tror, at cykelstier ødelægger deres forretningsgrundlag. De cykelvenlige forretninger kan få et kort til butiksruden, som viser, at de f.eks. giver rabat til cyklister eller støtter fremme af cykelstier.

Hvert år afholdes der en 'Bike to School Day'. Der uddeles ringklokker og cykellygter ved særlige events.

'Bicycle Catwalk' hjemmesiden er en

pendant til den hjemlige Cycle Chic, som handler om at sætte fokus på den smarte bycyklist.

New Yorks cykelstikort fornyes hvert år og uddeles gratis. Det indeholder også færdselsreglerne for cyklister, da mange ikke kender dem. Det er trykt med engelsk, spansk og kinesisk sprog.

Refleksioner

New York har formået at fremme cykeltrafikken fra næsten nul til et niveau, hvor cyklister og cykelinfrastruktur nu er en del af dagligdagens trafik. Væksten i cykeltrafikken er imponerende, men der er stadig mange elementer, som skal implementeres, før der er tale om et samlet tilbud til cyklister, uanset alder og køn – altså også til de svage cyklister.

I Danmark bør vi overveje følgende fysiske elementer:

- En cykelbane kan muligvis opnå en større sikkerhed og tryghed ved indførelse af en spærreflade ud mod bilerne. Det kan eksempelvis være relevant på brede veje i industriområder, hvor deciderede cykelstier ikke prioriteres
- Alternativt kan fysiske elementer som pullerter eller klodser forstærke adskil-

lelsen ud mod bilerne på samme niveau som en traditionel kantsten, men til en væsentlig lavere etableringsudgift

- Cykelgader bør afprøves og evalueres
- Blå baner kunne anvendes uden for krydsene som led i en særlig markedsføring af nye cykelruter
- Cykelbokse bør testes og evalueres i firebenede signalregulerede kryds. Cykelboksen bør kun gå ud foran den højre kørebane (for at undgå at cyklisterne laver et "blødt venstresving")
- Flere projekter kan med fordel etableres som pilotprojekter og efterfølgende ombygges i en mere permanent form. Det kan være med til at "reservere plads" eller vænne borgerne til en ændring, før den fulde løsning økonomisk set er mulig.

Der er generelt meget, som vi kan lære fra New York, når det handler om at gøre tingene stort, billigt og hurtigt!

■